Cesare Bortotto

La ferrovia e il treno (ovvero le ferrovie perdute della Carnia)

Il treno entra in Carnia

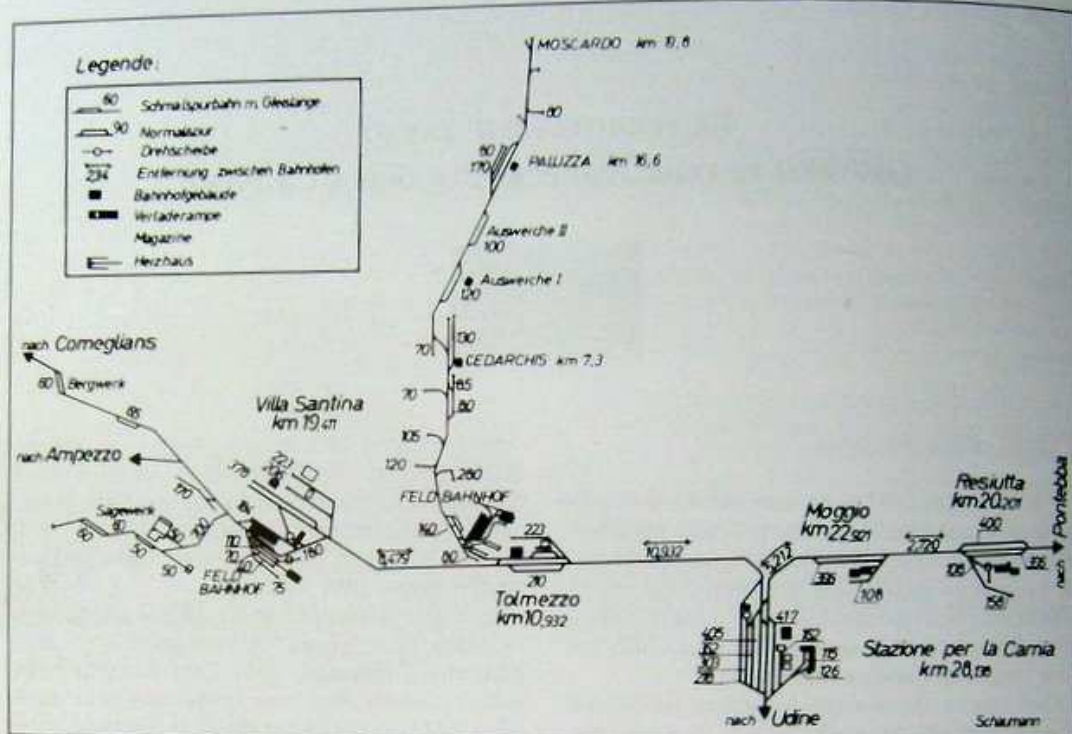
Il 29 novembre 1967, è già trascorso un quarto di secolo, con una manifestazione pubblica a Tolmezzo, accompagnata da uno sciopero generale, la Carnia intera delle autorità, dei lavoratori e dei cittadini protestò con espressioni unanimi contro la decisione di sospendere il servizio ferroviario sulla ferrovia carnica da Carnia a Villa Santina.

Quel giorno, nonostante le istanze politiche e gli auspici d'obbligo, molto formali, si stava chiudendo un'altra pagina tormentata della storia civile e umana dell'intera Carnia.

Il treno con le sue sbuffanti vaporiere che aveva corso lungo la valle del Tagliamento fin dal 1910, poi lungo i versanti del Degano e della But fino a metà degli anni '30; il treno simbolo delle fatiche umane e anche delle guerre, poi veicolo di una pesante emigrazione; il treno che aveva avvicinato, giorno dopo giorno, paesi e borghi verso il capoluogo e più lontano; il treno che aveva trasportato anche tronchi di legname, risorsa molto sofferta della montagna, accanto ai sacchi di farina, quel giorno di settembre stava entrando nella sfera dei ricordi, poi nelle belle fotografie di Antonelli e di tanti fotografi testimoni della Carnia.

Molti dei presenti non avevano dimenticato un documento della generazione precedente che, in data 24 maggio 1959, aveva paventato il pericolo della soppressione della ferrovia a causa (e con il pretesto) della instabilità del ponte sul Fella, inibito dal Prefetto "alla prima ondata di piena" e per il quale il D.M. n. 2571 del 1955 aveva previsto l'ammodernamento, mai realizzato.

In quel documento firmato dal presidente della Provincia (avv. Agostino Candolini) veniva sostenuto che il disavanzo delle linee ferroviarie che debbono essere mantenute in esercizio per riconosciuti motivi economici e sociali di interesse generale... "sono posti a carico dello Stato (per la legge 1155/1957); che "tutti i comuni della zona carnica, in quanto montani, sono stati ammessi a benefici dei territori montani" (legge 635/1957). Esso precisava, in aggiunta, che la "linea Carnia-Tolmezzo-Villa Santina è compresa nell'elenco delle linee di interesse militare" e concludeva, con severità, che "ragioni di equità e di giustizia distributiva", rispetto alle altre zone del paese, esigono "il mantenimento in regolare servizio" di questa ferrovia.

Ma la Carnia intera già da tempo aveva perduto anche la memoria delle sue modeste ferrovie, che altrove godono anche di reclame turistica, aveva dimenticato anche quel progetto, di forti dimensioni, che da Ampezzo doveva risalire verso il Cadore e quello successivo che da Comeglians avrebbe collegato, attraverso il Comelico superiore, la rete ferro-

Schema delle stazioni e delle ferrovie della Carnia (e della Pontebbana) durante l'occupazione austro-ungarica (1917-'18).

viaria nazionale con quella austriaca e poi tedesca.

La memoria allora risale al primo documento quando "Il Comitato per la ferrovia Carnica", presidente l'avv. Ignazio Renier, consiglieri Pietro Morocutti, Giovanni Venier di Villa Santina, cav. Luigi Micoli Toscano di Ovaro e dott. Benedetto Dorigo di Ampezzo, il 2 aprile 1902 propose la costruzione della prima ferrovia da Carnia a Tolmezzo e fino a Villa Santina, secondo un progetto già elaborato dalla "Società Veneta per costruzioni ed esercizio di ferrovie secondarie".

I precedenti risalivano ad una decisione del 29 aprile 1882 del Consiglio Provinciale che aveva deliberato "di accordare un sussidio annuo di £ 12.000 per 35 anni ai comuni della Carnia, perché ... uniti in consorzio costruiscano o facciano costruire ed esercitare una strada ferroviaria economica o tranviaria a vapore da Tolmezzo a Piani di Portis", poi alla legge 30 aprile 1899 n. 168 che concedeva "un sussidio chilometrico anche di £ 5.000 annue per 70 anni per la costruzione di ferrovie, delle quali sia riconosciuta la pubblica utilità" e rispondano ad altre condizioni e situazioni sociali e territoriali.

La "ferrovia Carnica", concludeva il Comitato promotore, "raccoglie tutte le condizioni per essere sussidiata dallo stato e col massimo della sovvenzio-

ne e congiungerebbe l'importante regione carnica ed anche una parte dell'alta provincia di Belluno, con la Pontebbana, con Udine, col mare".

Ma il documento del Comitato per motivazione di sostegno illustra ampiamente e puntualmente anche il quadro economico della Carnia all'inizio del nostro secolo.

Per il censimento del 1901 la Carnia aveva 57.160 abitanti; essi "affluirebbero" alla stazione di Villa Santina (29.539 abitanti, compreso Ravascletto), a quella di Tolmezzo (26.355 abitanti) e ad Amaro (1.266 abitanti). Anche gli abitanti della provincia di Belluno (di Sappada, di S. Stefano, del Comelico Superiore, di Vigo, di Lozzo e di Lorenzago) sono interessati alla ferrovia carnica perché distano da Belluno da 80 a 100 chilometri, mentre da Villa Santina "la distanza varia da 35 a 54 chilometri".

I viaggiatori che "arrivarono alla stazione della Carnia" nel 1894 erano 28.394, quelli in partenza erano 24.995 e nel 1898 erano saliti a 30.814. Per il trasporto merci il documento elenca i seguenti dati, sempre riferiti alla stazione di Carnia: nel 1898 partirono 15.714 ton. e arrivarono 14.229 ton.

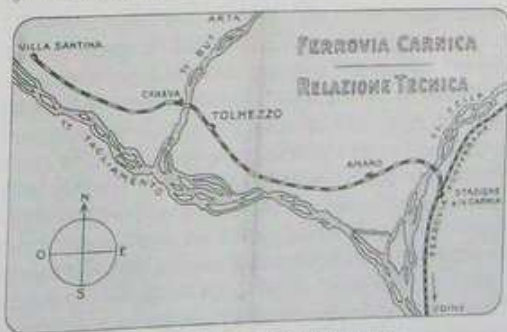
Le prospettive segnalavano oltre 3.000 ton. di merci destinate alla nuova ferrovia, in quel momento avviate con "carri trainati da muli e cavalli" oltre la stazione di Carnia. Ma la notizia di maggiore rilievo riguardava il trasporto del legname.

Fino alla costruzione della ferrovia "Pontebbana", riferisce il documento, quasi tutto il legname "da costruzione e da combustione" si trasportava "colla fluitazione".

La prima "fluitazione" dei tronchi era quella che iniziava nei lotti boschivi verso il fondo valle, diretti alle "seghe" o a località "dette porto"; la seconda, eseguita con carriaggi fino ad Osoppo ma anche a Socchieve e Villa Santina scendeva per la via d'acqua del Tagliamento verso il basso Friuli "nei momenti di magra perché altrimenti il pericolo di dispersione è gravissimo".

La ferrovia carnica avrebbe consentito di evitare la seconda "fluitazione" e di avviare il legname, se con tariffe favorevoli, verso il basso Friuli, anche

Ferrovie Società Veneta - Linea Carnica: stazione di Villa Santina (foto A. Brisighelli).

Ferrovie Società Veneta - Linea Carnica: stazione di Tolmezzo (foto A. Brisighelli).

Sommario tecnico sulla Ferrovia Carnica (1910).

La stazione di Ovaro, 1925 (La Carnia di Antonelli, *1980*).

attraverso la ferrovia Pontebbana e le stazioni della Carnia.

Ma essa illustra anche il mondo in parte sconosciuto, in parte trascurato, della viabilità e dei trasporti della Carnia, quello che ha sempre coinvolto merci e persone che, all'inizio del secolo, percorrevano ancora le vie romane e patriarchine appena migliorate dopo l'unità d'Italia. Infatti solo nel 1890 la strada nazionale carnica, detta anche dalla Mauria, venne completata, quella provinciale del "Gorto" (o del Comelico) venne sistemata in altra sede fino a Comeglians dopo il 1890; quella consortile della "Val di S. Pietro" fu completata fino a Paluzza nello stesso periodo, mentre quella della "Val di Incarojo" giungeva a Paularo alla fine del secolo.

Il documento, tuttavia, era necessariamente centrato sul problema della ferrovia carnica, con tutte le sue forti implicazioni sociali ed economiche; i promotori avevano scontato, come appare nelle premesse, la situazione ferroviaria italiana, quella che già a livello parlamentare venne definita la "questione ferroviaria".

Le "convenzioni" del 1884 infatti avevano definito la rete principale nazionale nella quale erano impegnate le grandi compagnie private, sostenute e ispirate dai grandi interessi delle maggiori banche nazionali ed estere. In questo quadro venne realizzata la ferrovia Pontebbana, con l'intervento della So-

Ferrovie Società Veneta - Linea Carnica: ponte in ferro sul Vinadia (foto A. Brisighelli).

cietà dell'Alta Italia, poi passata alla gestione della Società Meridionale. Lo Stato si impegnava, nel frattempo, a realizzare una rete di ferrovie complementari; la ferrovia carnica così entrò nel quadro minore delle ferrovie complementari e secondarie né poté accedere successivamente, per motivi istituzionali e come tutte le complementari, alla rete F.S. quando lo stato, nel 1905, fu costretto ad assumere la rete principale, avviata verso un forte deterioramento a causa delle "grette economie" delle società private.

Ma la cronaca più entusiasta è quella dell'8 maggio 1910 quando venne inaugurata la nuova ferrovia della Carnia. Essa nasconde le difficoltà finanziarie, meno quelle tecniche, che il Comitato aveva affrontato in quel decennio per raggiungere l'obiettivo primario: il treno che corre sulle rotaie da Carnia a Villa Santina.

La pubblicazione d'occasione "Inaugurandosi la Ferrovia Carnica Stazione per la Carnia-Tolmezzo-Villa Santina" firmata da "un carnico" (che era ancora l'avv. Ignazio Renier) si apre con il proclama: "Evviva la Carnia - La Carnia è in festa - Il treno baldo ed ansante corre, dalla linea Pontebbana, per Amaro-Tolmezzo-Caneva-Villa Santina". Esso continuava per affermare che "Il grande avvenimento sì lungamente atteso e così strenuamente propugnato, il sogno che parve follia sperar, è ora un fatto compiuto; esso segna indubbiamente la fi-

ne del triste esilio dell'emigrante, ed il principio di un'era di forte sviluppo industriale e commerciale, e di larga prosperità per la Carnia tutta...".

L'autore del proclama si richiamava anche al Carducci che in una lode aveva scritto ... "in faccia a noi fumando ed anelando nuove industrie in corsa fischia il vapore".

Al di là di altre valutazioni, ancora oggi possiamo capire, con attente riflessioni, quel momento storico per la Carnia. Nel quadro nazionale, quello d'inizio secolo, carico di speranze e con un visibile sviluppo industriale già diffuso anche attraverso numerose ferrovie e porti in espansione, il treno che entrava in Carnia era un altro simbolo di speranza soprattutto per ridurre la forte emigrazione stagionale che si era già affacciata.

La pubblicazione, accompagnata dalle splendide fotografie dell'intera Carnia, di Antonelli, e densa di richiami culturali e turistici, ricordava anche i benemeriti della ferrovia carnica: l'ing. Odorico Valussi "largo di preziosi consigli", il comm. Bonaldo Stringher illustre economista del Friuli, "che efficacemente cooperò", infine il compianto Pietro Morocutti, farmacista di Villa Santina, membro del comitato promotore, che "per primo accolse con palpiti di entusiasmo l'idea della ferrovia".

Ma accanto a questo entusiasmo le cifre dell'emigrazione gravavano pesantemente sulla Carnia e sul Friuli all'inizio del nostro secolo.

Ha scritto Giovanni Marinelli che "nel decennio precedente alla guerra l'emigrazione della Carnia e Canal del Ferro (per l'Austria, l'Ungheria e la Germania) si aggirava intorno a 14 o 15 mila persone, quasi tutti maschi sopra i 14 anni, compresa anche la piccola quota dell'emigrazione interna". La ferrovia Pontebbana, prima, e quella carnica, poi, erano i veicoli di quel pesante flusso, fatto di bagagli, e di sacchi, carico di abbracci dolorosi, di fazzoletti agitati dai finestrini.

L'ultimo "mandi" per il Natale successivo era gonfio di un silenzioso e atavico dolore.

Intanto il treno della Carnia, con le sue belle vaporiere, era una realtà che correva da Carnia a Villa Santina favorendo gli scambi con il Friuli, mentre l'Italia e anche l'Europa si avviavano verso una tragedia senza precedenti che, ancora la Carnia, avrebbe vissuto sulla propria pelle.

Le ferrovie della guerra

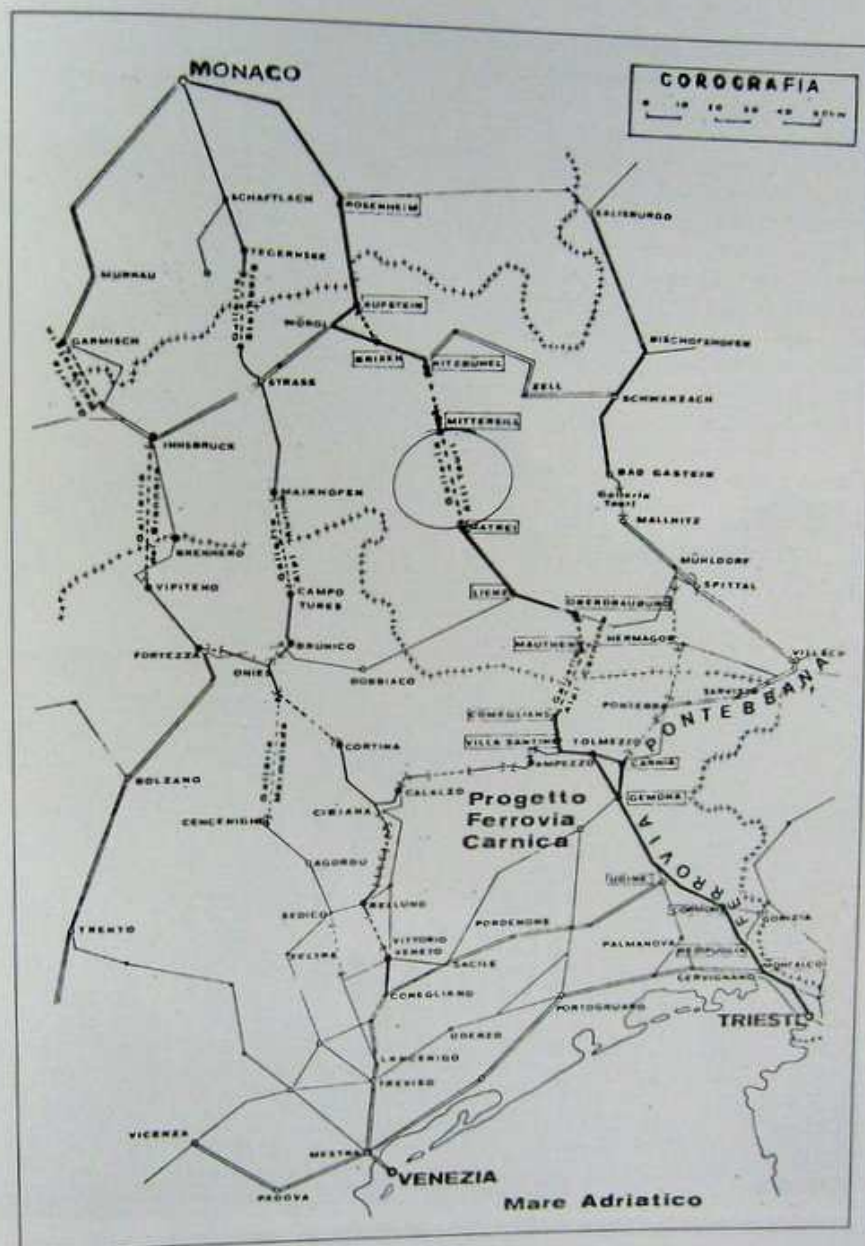
La guerra 1915-'18 trasformò la Carnia, oltre che il Carso, in un pesante teatro di guerra.

Gli uomini emigranti, già con le avvisaglie del 1914, erano rientrati a casa dall'Europa tedesca e nella primavera successiva vestirono l'uniforme militare dell'Italia.

In ten. gen. Clemente Lequio, comandante della zona Carnia "ebbe più volte ad esaltare - scriveva Giovanni Marinelli - la perseverante laboriosità, la compostezza equilibrata e serena, il coraggio naturale e sicuro, la tenace immutabile fedeltà dei suoi abitanti e dei suoi battaglioni alpini" ai quali venne affidata "la sanguinosa difesa dei varchi più minacciati, il Monte Croce coi Pal e la val Fella da Pontebba a Nevea".

Accanto a questi elogi c'era anche il problema dei trasporti e dei rifornimenti dietro il fronte dove "donne, fanciulli e vecchi lavoravano alle strade militari, allo sgombero della neve, al trasporto di munizioni fino alle prime linee ...".

Il gen. Lequio, con una precisa visione della logistica e dei trasporti nelle ardue vallate montane dotate di strade appena praticabili per un esercito a piedi, decise così la costruzione delle due ferrovie di vallata: la tramvia del Degano fino a Comeglians (di 14 chilometri) e quella del But da Tolmezzo a Paluzza (di 16,5 chilometri) con un prolungamento fino alla stretta del Moscardo. Entrambe avevano uno scartamento ridotto (75 cm.) ma subito si dimostrarono strutture di spiccato rilievo per i trasporti verso il fronte, ma anche per il trasporto di merci e di civili lungo le vallate.

Venne realizzato anche il collegamento a Tolmezzo e a Villa Santina (è ancora visibile il terrapieno) con le stazioni principali della Soc. Veneta.

Progetti ferroviari dell'area nord-orientale (dal 1921 al 1970) con le linee Villasantina - Ampezzo - Mauria - Calalzo (Alpi Aurine) e Villa Santina - Comeglians - Mauthen (Alpi Carniche).

Località "Tamerat" presso Forni Avoltri con i primi raccordi della motorizzazione.

Il tracciato più difficile e tortuoso era quello della ferrovia del Degano che, anche con alcune brevi gallerie e manufatti, doveva superare le rampe di Muina verso Cludinico e Ovaro. Venne realizzato con un progetto della Società Veneta e con l'intervento del genio pionieri.

Per le esigenze del fronte di guerra venne realizzata anche una ferrovia "decauville" da Villa Santina ad Ampezzo, con scartamento più ridotto (60 cm.) destinata alle funzioni militari. Sulle ferrovie del But e del Degano, riferisce il cronista, vennero impiegate piccole locomotive, usate in altre ferrovie italiane di tipo "decauville", provenienti da Winterthur (costruzioni 1886), dalla Berner Oberlanbahn (costruzione 1910) e da Orenstein e Koppel. Queste locomotive restarono in servizio anche dopo la ripresa del 1919 fino alla cessazione del 1931-1935.

Alla fine del 1915, con un notevole impegno del genio militare, la Carnia delle valli disponeva, nella tragedia della guerra, di impensate ferrovie oltre alla dorsale del Tagliamento, opera tanto sofferta per la sua realizzazione.

Fino alla rottura del fronte nord-orientale dell'ottobre 1817, il Genio ferrovieri gestì l'esercizio delle tramvie del Degano e del But, anche con orari regolari per alcuni treni per civili e militari.

Il 31 ottobre 1917 quando l'armata austro-ungarica di Boroevic raggiunse la Carnia attraverso il fronte orientale del Natisone e la Val Fella, trovò quasi intatte le ferrovie carniche, con una interruzione del ponte sul Fella sulla linea principale e un cumulo di vagoni disastrati in stazione della Carnia.

Per la fine di novembre 1917, il comando ferroviario dall'esercito di occupazione, istituito a Udine, disponeva la ripresa del servizio anche sulle linee della Carnia, sostituendo quaši tutto il personale civile e militare italiano, che aveva varcato il Piave, con ferrovieri militarizzati provenienti dal Centro Wegschied di Linz.

Il servizio venne organizzato "come le ferrovie civili in tempo di pace"; sulle ferrovie carniche, come altrove, venne ammesso il trasporto di persone e di beni privati, ma "esso poteva essere sospeso in qualsiasi momento a rischio degli utenti".

La ferrovia del Degano e la "decauville" da Villa Santina ad Ampezzo non vennero utilizzate, durante l'invasione, solamente per usi militari, ma anche per i trasporti di legname, mentre sulla tramvia del But venne istituito un servizio regolare anche per le persone.

Le ferrovie dell'area nord-orientale, tuttavia furono il veicolo della pesante spogliazione del Friuli e della Carnia. Con circa 8.000 vagoni, in quei mesi, vennero avviati verso la monarchia austro-ungarica: macchine, prodotti alimentari, prodotti finiti e semilavorati, poi grano, mais e anche bestiame, senza contare il materiale militare abbandonato dagli italiani.

Gli invasori prelevarono anche due locomotive delle tramvie carniche (Breda tipo 0.2.OT costruzione 1916) e le trasferirono in Slovenia. Vennero incorporate nelle ferrovie IDZ con la costituzione della nuova Jugoslavia del 1921 e mai restituite perché definite ex-austriache.

I grandi progetti e il declino

Nella Carnia liberata, ma stremata, le ferrovie in pochi mesi vennero riattivate; da Carnia a Villa Santina e sulla tramvia del But le vecchie vaporiere, con carrozze e vagoncini al seguito, ripresero a sbuffare: era un simbolo della vita che riprendeva faticosamente fra dolori silenziosi e incredibili difficoltà dopo due anni di guerra e uno di pesante occupazione. La tramvia del Degano, invece, venne rimessa in funzione nell'estate del 1919.

Si contavano intanto i caduti, le ferite e i danni causati dalla guerra; i sentieri scavati in alta quota per le trincee servivano ai primi tagli dei boschi, molto impoveriti, ma di più per la raccolta di metalli bellici, residui di granate, di artiglierie e di carriaggi, un'altra ricchezza, spesso esplosiva, per la ripresa della Carnia, accanto a quella atavica del pascolo, delle malghe, del bestiame e del formaggio che alleviarono quelle difficili stagioni della montagna.

I treni del But e del Degano, poi quelli della Società Veneta si andavano caricando di nuovi emigranti solo in parte stagionali; dopo il crollo degli imperi centrali "parecchie migliaia di carnici, una cifra pari a circa la metà di quelli ante guerra - scriveva Giovanni Marinelli - si andavano dirigendo verso la Francia e il Belgio, alcuni verso le Americhe".

Erano segantini, falegnami, fabbri, arrotini "molto apprezzati così per le loro doti fisiche, resistenza alla fatica e agli sforzi prolungati, come per l'abilità tecnica nei lavori più svariati e per le qualità morali ...".

Il primo quadro della Carnia dopo quella tragedia appare in un "ordine del giorno per i bisogni della Carnia" del 24 febbraio 1919. Alla presenza dell'on. Gortani i rappresentanti della Carnia "mentre constatano le mancate e inadeguate provvidenze del governo ... tali da fare giustizia sommaria di qualsiasi ordine del giorno ..." chiedono (fra altre richieste) "... un radicale miglioramento dei trasporti per via ordinaria con l'invio di quadrupedi, fornimenti e carri sufficienti al trasporto di mille quintali giornalieri di alimenti di prima necessità indispensabili ai cinquantamila abitanti delle montagne carniche ...".

Il successivo documento che riapre il problema delle ferrovie carniche risale al 29 giugno 1919 e porta la firma di Giuseppe Marchi membro della Deputazione provinciale.

Si rivolge, a nome degli amministratori dei comuni carnici, al commissario provinciale, comm. Luigi Spezzotti, per illustrare la situazione di quel momento molto incerto, perché l'amministrazione militare intende "spogliarsi delle linee predette" (le tramvie del But e del Degano), poi per chiedere l'intervento della Provincia nella gestione unitaria delle due tramvie "per diritto di dettare norme per il pubblico interesse". Segue un riferimento con le province di Brescia e di Vicenza, dove quelle amministrazioni avevano già assunto la gestione delle tramvie locali.

Nella proposta era evidente la posizione diffidente di affidare alla società Veneta anche la gestione delle due tramvie carniche, come era già avvenuto "in via temporanea" per la ferrovia Cividale - Caporetto.

Gli amministratori della Carnia avevano già constatato che la Società Veneta era coinvolta in una sfera di interessi più lontani, quelli delle ferrovie più remunerative dell'area veneta. La storia ferroviaria nazionale dell'inizio del secolo aveva aperto gli occhi anche ai carnici: la Società Veneta avrebbe abbandonato senza scrupoli le piccole tramvie della Carnia alla prima diminuzione dei contributi dello stato per le ferrovie secondarie; né avrebbe speso nulla per la loro necessaria manutenzione.

Ma la proposta di Giuseppe Marchi si proiettava più lontano; per la tramvia del But c'era già una offerta di Vittorio Cella, presidente delle cooperative carniche e rappresentate dalla Società elettrica dell'Alto But, per ottenere "la concessione dell'esercito della linea Tolmezzo-Paluzza", da trasformare anche "a trazione elettrica"; lo stesso "si mostrò disposto a versare anche per la linea Villa Santina-Comeglians, previ accordi con i comuni locali".

Di fronte alla posizione della provincia "che mai potrebbe rilevare le tranvie senza avere a disposizione una società che la sollevi da ogni impegno relativo" gli amministratori delle vallate del But e del Degano, attraverso intense trattative elaborarono lo statuto della "Società per l'esercizio delle ferrovie carniche - soc. anonima" avente per oggetto "l'esercizio delle linee tranviarie Tolmezzo-Paluzza e Villa Santina-Comeglians, già costruite dall'amministrazione militare".

Le fasi successive portarono alla decisione di costituire due società distinte, quella del But e del Degano con la partecipazione consortile dei comuni interessati.

L'autorità delle "terre liberate" nel frattempo affidava in via temporanea alla Società Veneta l'esercizio di entrambe le tramvie al posto dei militari; con i successivi atti di concessione prefettizia e ministeriale il 23 ottobre 1919 la società della tramvia del But entrava in funzione; seguiva il 1° febbraio 1920 quella per la ferrovia del Degano. Entrambe potevano godere dei contributi dello stato previsti dalla

La stazione di Comeglians, 1930 (L. Gardel, Ovaro).

legge per le ferrovie secondarie; erano evidenti i requisiti "di pubblica utilità" e l'attuazione dei provvedimenti per le "terre liberate", cioè devastate dalla guerra.

Gli amministratori della Carnia avevano superato un'altra battaglia per mantenere le loro piccole ferrovie "per soddisfare legittimi urgenti bisogni di queste popolazioni", dove "mancavano strumenti e materia prima per riprendere il lavoro ..." e dove "... le case continuavano a restare inabitabili per la impossibilità di rifornirle di porte, di finestre, di pavimenti, di scale distrutte dai barbari". Così scriveva anche Emilio Picco, commissario della Camera di Commercio per la Carnia.

Ma accanto agli amministratori attivi la Carnia di quel dopoguerra, nonostante l'emigrazione, disponeva di braccia forti e numerose, di uomini con mestiere e intelligenti che, in pochi anni, rilanciavano la risorsa dei boschi e del legname, dalle "stue" sui canaloni in alto fino alle "seghe" nella valle del Tagliamento.

Il treno Villa Santina-Comeglians partiva alle 4.50, alle 14.25 e alle 20.5 con arrivo a Comeglians alle 5.55, alle 15.30 e alle 21.10; in senso inverso si partiva da Comeglians alle ore 6.35, alle 11.5 e alle 6.40 (18.40). Anche la tramvia del But disponeva di corse parallele con partenza da Paluzza anche alle 3.50, il lunedì nei mesi di luglio, agosto e settembre. Le

Il treno verso Caneva, 1932 (raccolta C. Bortotto).

piccole vaporiere durante la giornata trainavano alcuni vagoncini carichi di tronchi di legname, poi i primi blocchi di marmo del Pramosio, il carbone povero della miniera di Cludinico; in salita erano carichi di sacchi, di vettovaglie e di "collettame".

Sulle strade del Degano e del But, ben inghiaiate fino alla metà degli anni '30, qua e là attraversate dai binari, numerosi cariaggi (i caradors) e qualche autocarro e modeste autocorriere completavano il quadro dei trasporti nella Carnia che veniva già definita pittoresca.

I primi turisti risalivano le vallate in treno; altri "i siors" si affacciavano con le prime FIAT e le SCAT per andare a "bere le acque di Arta", altri per esplorare la val Pesarina e anche le abetaie dei Forni Savorgnani.

Per coloro che scoprirono la Carnia si aprivano panorami di boschi e di cime di forti suggestioni; per i carnici le fatiche erano sempre dure, ma almeno le loro ferrovie li univano al resto del mondo.

Con il treno si andava al mercato a Villa Santina e a Tolmezzo quando il biglietto non costava troppo; nelle carrozze si facevano gruppi fra amici e conoscenti; si parlava familiarmente di tante cose: delle stagioni e delle fatiche quotidiane. Dai finestrini, offuscati dagli sbuffi di fumo, sfilavano case, borghi e tanti abeti densi sui costoni delle vallate.

Mentre le comunità del But e del Degano stavano riaffermando le loro piccole tramvie, lo sviluppo delle proposte e dei progetti ferroviari a livello nazionale ebbe un forte slancio all'inizio degli anni '20.

I prodotti industriali, agricoli, alimentari e delle

costruzioni, ma anche le persone, viaggiavano sulla ferrovia, mentre gli scambi locali erano ancora affidati ai primi autocarri e autocorriere.

Con queste prospettive i progetti ferroviari vissero i tempi più illustri e la Carnia ebbe subito i suoi più accesi promotori.

Intorno al 1919 le Ferrovie dello Stato avevano riproposto la costruzione della ferrovia del Piave fino a Calalzo; su questo tronco venne inserito il progetto della Mauria, cioè la costruzione della ferrovia Villa Santina-Ampezzo-Forni di Sotto-Cima Gogna con le diramazioni verso Calalzo e Auronzo.

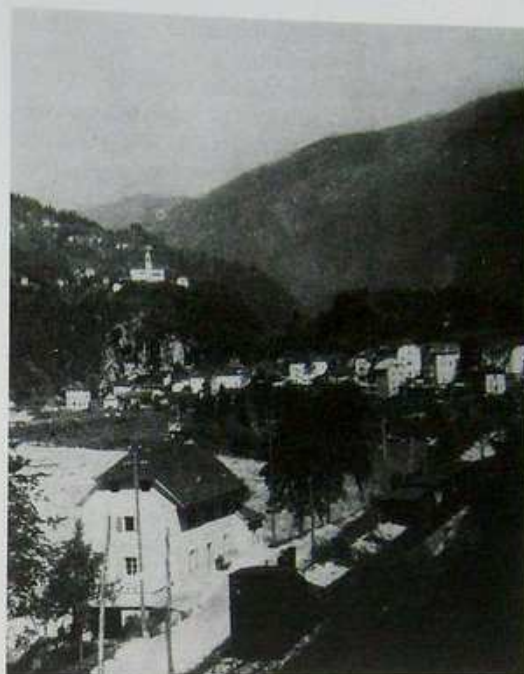
La spesa preventivata per la Villa Santina-Vigo, a doppio binario, ammontava a £ 156.500.000 ai prezzi del 1921.

Questa opera ferroviaria imponente fra la Carnia e il Cadore ebbe il conforto di un finanziamento per dare inizio ad un cantiere esplorativo fra Socchieve ed Ampezzo, impostato nel 1922.

Sorvolando altri particolari si rileva che l'opera venne improvvisamente sospesa anche per la ridefinizione della programmazione ferroviaria a livello nazionale, affidata alla commissione parlamentare Allemand; questa riconfermò sostanzialmente il tracciato carnico con una variante per il collegamento a Venzone con la ferrovia Pontebbana.

Ma il bilancio dello stato e il nuovo governo fascista, impegnato in altre opere di regime, riuscì a realizzare solamente il tratto del Piave fra Conegliano e Ponte delle Alpi. Il progetto della linea carnica della Mauria e delle Alpi Aurine rimase nel cassetto.

Gli amministratori della Carnia, tuttavia, quelli che si erano battuti, prima per portare in Carnia la ferrovia nel 1905-'10, poi per mantenere le tramvie del Degano e del But, erano sempre sulla breccia.

I consorzi dei comuni delle vallate erano una realtà attiva, ma anche il simbolo di una forte coesione delle genti carniche, che aveva anticipato socialmente lo stesso Friuli. In questo fervore, e dopo il fallimento della ferrovia della Mauria, venne elaborato il progetto della Val Degano: la ferrovia Comeglians-Sappada-Cadore, come prolungamento della tramvia Villa-Santina-Comeglians.

Da Comeglians in partenza uno degli ultimi treni per Villa Santina (foto di A. Canciani di Comeglians, 1935).

Il 14 marzo 1926, presentando il nuovo progetto ferroviario, il cav. Marco Renier a Rigolato, aprì il convegno dei sindaci e delle autorità provinciali e statali convenute con un discorso, ancora di fiducia per il futuro.

"Noi carnici ricordiamo cosa era la Carnia quindici anni addietro prima della costruzione della ferrovia Carnica della Carnia a Villa Santina, che ha redenta, in parte la nostra regione. Ricordiamo cosa era Tolmezzo e specialmente cosa era la mia Villa Santina - una piccola borgata senza alcune importanza commerciale; e ora, dopo appena tre lustri, noi vediamo Tolmezzo, edilmente raddoppiata e abbellita ... vediamo Villa Santina trasformata in una piccola industre cittadina, e tutto ciò

avvenne sì per merito della fattiva e intelligente iniziativa dei loro maggiorenti cittadini, ma soprattutto ciò avvenne in conseguenza della ferrovia...".

In quella giornata memorabile, che vedeva convenuti i sindaci di Sappada, Antonio Quinz, di Forni Avoltri Angelo Candido, di Comeglians Pietro Galante, di Ovaro Francesco dell'Oste, di Prato Carnico Ermenegildo d'Agaro, di Rigolato Antonio Lepre e di Villa Santina, cav. Marco Renier, che portarono la loro adesione ed i loro saluti, vennero inviati telegrammi a tutti i livelli. Quello più in evidenza, era già il tempo delle "adunate fasciste", venne inviato a S.E. Mussolini con il testo "autorità politiche amministrative e Fasci Carnia convenuti a Rigolato cerimonie consegna progetto ferrovia Comeglians-Sappada, inneggiano al costruttore nuova Italia inviando devoti omaggi".

L'ing. Masieri legge una "breve memoria esplicativa del progetto" e l'altro progettista ing. Del Zolt "illustra con dati tecnici il progetto medesimo ... e lo consegna al sig. Lepre sindaco di Rigolato ch'è a capo del consorzio".

Il progetto era corredato da tutte le notizie tecniche e finanziarie. L'importo complessivo era di £ 23.248.700, compreso il "materiale mobile e d'esercizio", cifra del 1926. Quello che il progetto non aveva preso in considerazione era l'ammodernamento e l'adeguamento della tramvia da Villa Santina a Comeglians ma, evidentemente, non erano emersi ancora dubbi sulla continuità del suo esercizio.

I comuni della Val di Gorto, d'altra parte, con quel progetto chiedevano l'intervento dello stato per un'opera di forti dimensioni che collegava l'alta valle del Piave con la Carnia, innestandosi sulla tramvia del Degano, questa sostenuta con le loro risorse e con la loro volontà consortile.

Ma anche il ponderoso progetto ferroviario del Degano e dell'Alto Cadore era destinato a restare negli auspici e nelle aspirazioni, questa volta, dei comuni della Val di Gorto, mentre incombevano altri eventi nazionali.

La crisi economica, cosiddetta del 1929, in Italia si era già affacciata; in Carnia, oltre alla ripresa dell'emigrazione, arrivò un segnale anche per le tramvie del Degano e del But. "Le entrate nei primi anni di gestione sono sufficienti per coprire le spese" - scriveva il cronista - successivamente "le società attraversano un periodo disastroso".

Già nel febbraio 1926 il Prefetto della provincia (cav. uff. Ricci) aveva invitato gli amministratori dei comuni partecipanti "ai due consorzi per la ferrovia di Val Degano e di Valle But a unificare i due consorzi allo scopo di ottenere economie ...

Ferrovie Società Veneta - Linea Carnica: veduta di Tolmezzo da Caneva (foto A. Brisighelli).

Convegno dei sindaci interessati al nuovo progetto ferroviario, 14 marzo 1926.

nelle spese di personale, di materiale e generale".

Vennero, comunque, mantenute separate le unità di esercizio (e di bilancio) sulle due tramvie che nel linguaggio corrente corrispondevano alla "Ferrovia del Degano" e la "Tramvia del But" (la T.B).

Le cronache degli anni successivi sulle vicende ferroviarie della Carnia vennero confuse con le espansioni del "regime" e con la pubblicità dei "treni popolari" della domenica che da Udine "vanno verso Tarvisio" (per le prime gare della neve), ma anche da Udine fino a Tolmezzo, per ammirare "la Carnia pittoresca", poi verso Redipuglia e Trieste per le cerimonie celebrative "della patria e della guerra vittoriosa".

In questo clima gli amministratori dei Comuni di vallata riescono raramente a presentare le loro istanze per mantenere i contributi dello stato per le loro modeste tramvie.

"L'Ispettorato Generale delle Ferrovie, Tramvie e Automobile" non raccoglie le loro istanze ma solamente gli indirizzi finanziari del Tesoro, cioè del governo fascista.

La Carnia è già lontana, come pure il fronte di guerra che l'aveva sconvolta; anche i "Fasci della Carnia", cioè gli amministratori ricevono ordini dall'alto.

I passeggeri si diradano sulle tramvie del Degano e del But, così anche i trasporti di legname; "i commercianti spesso preferiscono il trasporto con autoveicoli".

Emergono così alcune idee appena maturate nel 1919 e non approfondite; i carnici, per rispetto delle normative, non avevano chiesto la trasformazione delle tramvie del Degano e del But in ferrovie a scartamento normale da collegare alla ferrovia della Società Veneta a Villa Santina e a Tolmezzo.

Non ebbero risposta neppure le puntuali osservazioni che le due tramvie avevano già superato il decennio, che erano opere di guerra costruite con rotaie usurate; che erano servite da locomotive dell'altro secolo, che tutto era tenuto in piedi con passione carnica, che i costi crescevano mentre diminuiva il concorso dei comuni impoveriti. E i motivi erano già più lontani dalla Carnia.

Arrivarono così le cronache più amare per le ferrovie del But e del Degano; esse erano il riflesso di una crisi più profonda, già documentata, quella della montagna e della Carnia.

Il 24 ottobre 1931 la cronaca di Tolmezzo porta il titolo che "L'ultima corsa del trenino e la prima delle autocorriere" è avvenuta ieri.

Nel testo si precisa che "l'ordine è venuto direttamente dal ministero e fu noto a Tolmezzo verso le ore 16, due ore prima che partisse dalla nostra città l'ultimo trenino per Paluzza, e che nella sera stessa giungevano le autovetture della S.A.F. nonché un furgone per il servizio merci".

Ancora il cronista riferisce che "la cessazione del servizio tramviario si è svolta senza alcun incidente ... e che tutto il personale della cessata tramvia venne convocato ... per le comunicazioni e i provvedimenti relativi alla cessazione del servizio".

Ma dietro quel comunicato ufficiale seguirono anche i ricordi di Francesco Di Ronco, capostazione di Paluzza, quando riferì che "l'ultimo convoglio da Tolmezzo a Paluzza era diverso dal solito. La locomotiva con un fischio prolungato e lamentoso fendeva l'aria umida. Al suo passaggio nelle stazioncine le popolazioni in attesa davano un ultimo addio al loro trenino tanto caro ... che così bruscamente ora moriva".

Per la tramvia del Degano, invece, la cessazione ritardata di qualche anno non ebbe particolare risonanza. La piccola tramvia da Villa Santina a Comeglians godeva di un bilancio ancora meno pesante, sia per il concorso dei comuni, orgogliosi sostenitori della loro ferrovia, sia per le spese più limitate per il personale (una decina di persone) e per le manutenzioni svolte sulla linea con il concorso diretto dei comuni, opportunamente suddivise.

Ma la modesta vita quotidiana di questa tramvia era sovrastata dalle vicende nazionali: da una parte la guerra d'Abissinia iniziata nell'ottobre 1935; dall'altra c'erano le "grandi opere ferroviarie" inaugurate il 28 ottobre, fra queste l'elettrificazione della vicina ferrovia Pontebbana.

In questo quadro nel quale "tutta l'Italia è un can-

tiere" non c'era spazio per la tramvia del Degano.

Un comunicato, di poche righe, il 31 dicembre 1935, informava che "Col 31 corrente cessa il servizio ferroviario fra Villa Santina e Comeglians. Colla stessa tariffa il servizio di trasporto passeggeri e bagagli sarà effettuato dalla ditta fratelli Tavoschi di Comeglians".

Il capostazione-fotografo di Comeglians, Angelo Castellani, - riferisce la cronaca - "che aveva usato tutti gli accorgimenti per valorizzazione la sua tramvia ... provvede a divulgare le sue preziose fotografie mediante la stampa di cartoline-ricordo". Il capostazione Castellani, con un senso della storia, lasciava ai posteri le immagini della sua ferrovia, una pagina vissuta nel quotidiano dentro le vicende della Val di Gorto.

Pochi giorni prima, alla vigilia di Natale del 1935, la cronaca del "Popolo del Friuli" portava titoli cubitali per annunciare che in Friuli si erano già raccolti "quattro quintali d'oro per la patria". Questo era il risultato "dello straordinario afflusso degli offerenti delle fedi d'oro" (le madri e le spose) che, in compenso, ricevevano le "fedi" di ferro.

Da quel momento la ferrovia della Società Veneta da Carnia a Tolmezzo e a Villa Santina, unica rimasta, fu il veicolo di un'altra pagina di storia più vicina: prima quella dell'emigrazione verso "le nostre colonie" e la Germania, poi quella della guerra disastrosa del 1940-'45 che la Carnia visse ancora duramente.

Il tramonto delle ferrovie carniche

Tralasciando commenti di quel periodo, per tutti oscuro e doloroso, che corre dal 1939 alla fine del conflitto del 1945, la piccola storia delle ferrovie della Carnia nel dopoguerra venne coinvolta negli eventi esterni del paese avviato verso una difficile ricostruzione.

In questo quadro si affacciarono, quasi per i "corsi e ricorsi" della storia due momenti apparentemente contrastanti: da una parte la fioritura di grandi progetti ferroviari per l'attraversamento della Carnia, poi della catena alpina verso la Baviera; dall'altra il lento declino e poi il tramonto anche dell'ultima ferrovia carnica.

La Società Veneta continuò a mantenere l'esercizio della ferrovia del medio Tagliamento da Carnia a Tolmezzo fino a Villa Santina dopo aver riparato alcuni danni subiti nel periodo bellico; era un impegno istituzionale risalente alla normativa delle "concessioni" ferroviarie.

Dopo gli anni d'oro delle ferrovie risalenti all'inizio del secolo fino a metà degli anni '20 che l'avevano impegnata ampiamente nell'area veneta, poi in quella orientale del Friuli, la Società Veneta si stava contraendo sia per i costi d'esercizio, come per la riduzione del concorso statale.

L'indirizzo sociale di limitare le manutenzioni sulle linee definite già di "scarso traffico" investì pesantemente la ferrovia della Carnia dove la storia del dopoguerra era ancora quella dell'emigrazione.

I "Treni speciali" dei lavoratori da e per la Svizzera e la Germania, fino alla metà degli anni '60, scaricarono migliaia di emigranti stagionali alla Carnia per riempire con tante valigie (non più sacchi) il "trenino" della Veneta fino a Villa Santina, poi le corriere della Val Degano e del But.

In questo frattempo cresceva la febbre dei grandi progetti per l'attraversamento alpino. L'ing. P. Pellis, nel 1963, per conto della CCIA di Udine elaborava, con nuove caratteristiche tecniche, il progetto "attraverso Tolmezzo, Ampezzo, Forni di Sopra, Valle di Cadore per collegarsi al progetto Sardagna" delle Alpi Aurine.

Gli amministratori della Carnia, in parte sovrastati dalla CCIA e anche dalla partecipazione (questa volta) più attiva della Provincia, si andavano affidando a queste nuove prospettive con l'affermazione, molto diffusa, che al posto della vecchia ferrovia della Veneta, la Carnia avrebbe finalmente ottenuto la grande ferrovia del Tagliamento oltre i Forni Savorgnani. Anche la Comunità Montana, appena costituita, esprimeva, con comprensibile entusiasmo, questo orientamento.

Nel frattempo il ponte sul Fella, diventava l'alibi per chiudere il servizio ferroviario, mentre un provvedimento di rinnovamento, previsto dallo stato, non ebbe alcun seguito.

La Società Veneta, che aveva dimostrato i suoi bilanci in passività, venne anche sovvenzionata per trasformare l'esercizio ferroviario; così diede avvio, intorno al 1958, al servizio delle autocorriere sulla SS 52 da Carnia a Villa Santina, mantenendo poche corse su rotaia, compreso il trasporto merci.

Il 23 novembre 1967, pochi i testimoni alla stazione della Carnia, iniziava l'ultimo viaggio molto triste del trenino, quasi vuoto, verso Amaro e Tolmezzo.

L'opinione pubblica, e anche la stampa, ebbe poche reazioni perché ormai si era affacciato un fenomeno di massa di dimensioni superiori; l'era della motorizzazione individuale, quella dell'automobile, si era diffuso ovunque inesorabilmente. Rappresentava una conquista sociale anche in Carnia dopo i tempi oscuri; con essa si affacciava un nuovo costume.

Il cav. Apollo Prometeo Candoni, operoso carnico emigrato in Francia, con una sensibilità umana ancora carnica, stava portando a Tolmezzo una fabbrica di accessori per automobili; era anche il simbolo della riscossa della Carnia nei confronti di un artigianato operoso e intelligente ma già in declino, mentre si prospettavano nuove attività produttive fra Tolmezzo, Villa Santina e Ampezzo e lungo le vallate del Degano, della Pesarina e del But.

Anche la manifestazione di protesta del 29 novembre 1967 per la ferrovia era apparsa quasi un rito; essa era già fuori del nuovo modello, quello della motorizzazione. Ma la storia dei progetti ferroviari attraverso la Carnia non si era conclusa.

Ancora l'ing. Paolo Pellis, noto progettista dell'area di Trieste (amico scomparso da alcuni anni) intorno al 1970-72 proponeva a livello della U.I.C. (Piano direttore ferroviario europeo) il progetto della "transalpina" carnica, "la distanza più breve" fra Trieste e Monaco. Per certi tratti seguiva il più modesto progetto del 1925-26 lungo la Val Degano.

L'itinerario era quello dalla Carnia per Villa Santina, poi per Ovaro e Comeglians; proseguiva con la grande galleria delle Alpi Carniche, fra il Coglians e Monte Croce, con imbocco alla quota di Povolaro (m. 560 slm.) e l'uscita in prossimità di Mauthen (m. 715 slm.). Il tracciato successivo toccava Oberdrauburg, Lienz, Matrei, Kufstein per raggiungere Monaco di Baviera.

I tempi successivi gli furono contrari; i "gruppi d'asse" avevano già definito il potenziamento dell'ar-

Carnici,

la soppressione della linea ferroviaria ha dimostrato ancora una volta in quale considerazione le autorità centrali tengano questa zona di confine; è un'altra prova della carenza di volontà politica di risollevare la depauperata economia carnica.

E' giunto il momento di far sentire anche la nostra voce unanime e pertanto vi invitiamo a partecipare compatti allo

SCIOPERO GENERALE

di 24 ore con inizio dalle ore 6 di

mercoledì 29 novembre 1967,

di tutte le categorie e dei servizi pubblici e privati e alla

MANIFESTAZIONE DI PROTESTA

che si terrà alle ore 10,30 dello stesso giorno a

TOLMEZZO in Piazza XX Settembre.

Carnici,

- perchè sia ripristinata ed ammodernata la linea ferroviaria indispensabile alla conservazione ed all'incremento delle fonti di lavoro;
- perchè vengano riparati e risarciti i danni dell'alluvione del 1966;
- perchè non sia abolito il nostro Tribunale;
- perchè non vengano declassati l'Ospedale Civile e la sede dell'I.N.A.I.L. di Tolmezzo (dopo l'avvenuta chiusura dell'Ufficio lavori dell'E.N.E.L.);
- e soprattutto perchè, per frenare l'esodo emigratorio e garantire lavoro alla nostra gente, lo Stato realizzi nella zona industriale del Medio Tagliamento, un grande opificio di base.

PARTECIPATE COMPATTI

a questa giornata di lotta, per un migliore avvenire nostro e dei nostri figli!

La Comunità Carnica per le Amministrazioni Comunali della Carnia, Canal del Ferro e Valcanale
Il Consorzio per il Nucleo di Sviluppo Industriale del Medio Tagliamento
Le Organizzazioni Sindacali dei Lavoratori della C.I.S.L., C.G.I.L. e U.I.L.
I Sindacati della Scuola

Le Associazioni degli Industriali, Commercianti, Esercenti, Albergatori
Gli Studenti Universitari della Carnia
L'Ordine degli Avvocati e Procuratori di Tolmezzo
Le Associazioni degli Artigiani
Tutti i Partiti Politici della Carnia
Tutte le Associazioni Professionali di categoria della Carnia

grafica carnia 1967

Volantino per la manifestazione di protesta del 29 novembre 1967.

teria di Tarvisio, a oriente, e quella del Brennero, al centro della catena alpina.

Con questo grande progetto lungo la Val Degano, che ebbe scarsi riscontri fuori della cerchia degli esperti, si concludeva decisamente la piccola storia delle ferrovie della Carnia.

Il fenomeno della motorizzazione e il grande sviluppo dell'industria automobilistica, accompagnati dal significato della libertà personale e delle nuove esigenze sociali, hanno sepolto in tempi brevi la nozione del trasporto collettivo sulla rotaia, recentemente anche quello collettivo sulla strada con poche eccezioni. Così anche il trasporto su strada, più duttile e flessibile, è prevalso ampiamente su quello più rigido della ferrovia.

Nel frattempo, è emersa la "vendetta" della natura e dell'ambiente; i paesi alpini, la Svizzera e poi l'Austria, stanno migliorando antiche e nuove ferrovie di montagna, accanto agli assi superiori.

La difesa dall'inquinamento della motorizzazione, il recupero dei boschi e dei paesaggi alpini è un nuovo evento culturale, ma anche economico; anche le "masse" turistiche dovranno risalire sui treni del futuro, oltre che sui mezzi collettivi.

Intanto in Carnia si riflette sulle ferrovie perdute, anche su quella principale del Tagliamento che l'avrebbe collegata alla rinnovata ferrovia Pontebbana.

* * *

L'essenza delle note riportate era presente nel 1976, subito dopo il terremoto, con la proposta, sostenuta dall'Assindustria friulana, di riattivare il tronco della ferrovia da Carnia a Tolmezzo per uso dei trasporti industriali.

In quel momento cespugli e alberi lo stavano nascondendo e soffocando mentre alla stazione per la Carnia iniziavano i lavori per il rinnovamento della ferrovia Pontebbana, l'arteria principale nord-orientale fra l'Italia e l'Europa centro-orientale.

Oltre alle motivazioni economiche esso era anche il simbolo della ricostruzione della Carnia dopo il pesante evento sismico.

Con l'intervento del consorzio industriale del Medio Tagliamento, e con il concorso della Regione Friuli-Venezia Giulia, il 5 giugno 1987 il treno con i vagoni, carichi di legname, ritornava sui binari dalla Carnia a Tolmezzo.

Era una timida risposta al tempo che aveva segnato il tormentato decesso delle ferrovie interne della Carnia.

BIBLIOGRAFIA

G. Marinelli, *Guida della Carnia e del Canal del Ferro*, Tolmezzo (stab. Tip. Carnia 1929-25).

G. Cola, *100 anni di opere pubbliche in Friuli* (ed. Del Bianco - Udine 1967).

W. Schaumann, *Die Bahnen Zmischen Ortler und Isonzo 1914-1918* (Bonmann Verlag - Wien 1990).

C. Bortotto, *Una ferrovia per la Carnia* (Rassegna tecnica del FVG - n. 5/6 - 1979).

Un carnico, *Inaugurandosi la ferrovia carnica stazione per la Carnia*, Tolmezzo-Villa Santina (Bergamo-Istituto Italiano d'Arti Grafiche 1910).

La Carnia di Antonelli, Ideologia e realtà di Remo Cacitti, Marco Lepre, Sergio Marini, Tarvisio Not, Laura Puppini, Marco Puppini, Dino Zanier e prefazione di Leonardo Zanier (Centro Editoriale Friulano, 1980).

I. Renier, *La ferrovia Carnica* (documento del Comitato per la ferrovia carnica 2 aprile 1902 - Biblioteca civica Tolmezzo).

C. Lacche, *L'ottocento ferroviario italiano dopo il settanta* (stesso editore; stampa Agnesotti - Viterbo 1977).

G. Cornolo, *La società Veneta* (Roma Edizioni G.R.A.F. 1973).

F. Ogliari, *Sbuffi di fumo* (Franco Sapi - Milano 1966).

Archivio di Stato Udine - Ferrovie Secondarie - Linee tramviarie Tolmezzo-Paluzza e Villa Santina Comeglians (documenti 1917).

Sulla linea ferroviaria Carnia-Tolmezzo-Villa Santina (Documento dell'Amministrazione provinciale - Udine - Tolmezzo 24 ottobre 1959).

Giornali: Patria del Friuli, Giornale di Udine, Popolo del Friuli, Messaggero Veneto, Il Gazzettino.